2015D35179

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over haar brief van 15 september 2015 inzake/houdende de **Doorlichting financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging** (**2015Z16554**).

Voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

Nr.	Vraag
1	Hoe vallen de conclusies van dit onderzoek te rijmen met het besluit van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) d.d. 2 juli 2015 over de kostensystematiek van ProRail, waarin de ACM concludeert dat niet duidelijk is hoe ProRail tot de variabiliteit van de onderhoudskosten van spoor en wissels komt die moeten worden doorberekend in de tariefberekening gebruiksvergoeding 2015?
2	Wanneer heeft ProRail u voor het eerst op de hoogte gebracht van mogelijke budgetspanning en wat is er toen met die signalen gedaan?
3	Wat is de betekenis van de geconstateerde budgetspanning van circa 475 miljoen euro voor de financiën van ProRail en de toekomst van het spoor (qua veiligheid en beschikbaarheid) op de korte en lange termijn?
4	Kan een inschatting gegeven worden van de budgetspanning die volgt uit het subsidieverzoek voor 2016 dat binnenkort wordt ingediend?
5	Klopt het dat het gesignaleerde tekort leidt tot besparingen op investeringen in regionaal spoor?
6	Wat is budgetspanning precies?
7	Welke voordelen zouden er mogelijk te behalen zijn wanneer ProRail het onderhoud aan het spoor in eigen beheer uitvoert?
8	Op welke wijze zorgt u er bij het invullen van de mogelijke bezuinigingen voor dat de reiziger op 1, 2 en 3 blijft staan?
9	Waar baseert u het bedrag van 475 miljoen euro inclusief btw (periode 2018–2028) op? Hoe verhoudt dit bedrag zich tot de 841 miljoen euro exclusief btw (periode 2014–2028) die ProRail noemde in de subsidieaanvraag 2015 (bijlage B rapport)? Kunt u, aan de hand van het PwC-rapport, inzichtelijk maken – hoe u tot een bedrag van 475 miljoen euro inclusief btw komt?
10	Wat was de oorspronkelijke budgetspanning in de eerste subsidieaanvraag over 2015 van ProRail?
11	Kunt u een overzicht geven van de in de subsidieaanvragen genoemde budgetspanningen voor de jaren 2010–2015, en in indien daar sprake van was, ook van eerdere jaren?
12	Wanneer was bij u bekend dat ProRail in haar subsidieaanvraag voor 2014 had aangegeven dat er een verschil bestaat van 1,1 miljard euro tussen de beschikbare middelen en benodigde middelen? Welke acties heeft u hierop ondernomen?
13	Hoe heeft zo’n groot verschil tussen beschikbare en benodigde middelen kunnen ontstaan?
14	ProRail heeft in haar subsidieaanvraag voor 2014 aangegeven dat er een verschil bestaat van 1,1 miljard euro tussen de beschikbare middelen en de benodigde middelen voor de periode 2013 tot en met 2028. Kunt u aangeven hoe dit bedrag «vertaald» wordt van de 475 en 841 miljoen euro die in de brief van de staatsecretaris worden genoemd?
15	Kan uitgelegd worden waarom de prognoses voor de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding en de ontvangen indexering vanuit het ministerie anders lopen dan gedacht? Waarom is dit een verrassing?
16	Gaan de gebruikskosten terug naar de gebieden waar ze opgebracht worden? Blijven de regionaal opgebrachte opbrengsten ook bestemd voor de regio? Zo, nee, is het dan zo dat de regio aan de Randstad betaalt, en hoeveel is dat?

Nr.	Vraag
17	Meldde ProRail al eerder dan in haar subsidieaanvraag 2014 de dato 10 december 2013 dat de beschikbare middelen in de Rijksbegroting en de benodigde middelen voor instandhouding, capaciteitsverdeling en verkeersleiding, zoals opgenomen in de BOV meerjarenreeksen van ProRail, niet in evenwicht zijn? Zo ja wanneer?
18	Waarom is er gekozen voor de term «budgetspanning» en niet voor «tekort»?
19	Wanneer is de subsidieaanvraag van ProRail over het jaar 2015, met de melding van de budgetspanning, bij het ministerie ingediend?
20	Kunt u precies toelichten hoe het ministerie is gekomen op het bedrag van 475 miljoen euro terwijl het PwC-rapport spreekt over een tekort van 1,1 miljard euro voor de periode tot 2028?
21	Wat houdt onderrealisatie in en hoe vaak komt dit voor?
22	Wat houden dubbeltellingen in en hoe vaak komt dit voor?
23	Wat is de financiële omvang van de risico's voor de toekomst die PwC constateert (Betuweroute, intensiever spoorgebruik in de toekomst, toenemend onderhoud aan tunnels, vervanging van de Oosterdokbruggen in Amsterdam, tegenvallende besparingen na invoering prestatiegericht onderhoud), hoe groot zijn deze risico's en welke beheersmaatregelen worden er ten aanzien van deze risico's nu en in de toekomst genomen?
24	Op welke termijn rapporteert ProRail aan u over de omvang van de uitgestelde vervangingen?
25	In hoeverre is de steekproef van vijf tracés teneinde achterstallig onderhoud te constateren representatief?
26	Is er een breed onderzoek gedaan naar de efficiency van ProRail? Wat is de uitkomst daarvan? Is de bereidheid er om ACM of de Algemene Rekenkamer naar een toets te vragen?
27	Wordt ook het versoberen of schrappen van projecten, zoals bouw- of verbouw van stations, overwogen? Zijn er maatregelen uit het Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) die mogelijk geschrapt of versoberd worden?
28	Kunt u de stelling dat de grote pieken in vervangingsopgaven (bijvoorbeeld die van spoorstaven en dwarsliggers) niet lijken te stroken met de conclusie dat er geen achterstallig onderhoud is nader toelichten?
29	Is er op dit moment geen sprake van differentiatie van onderhoud naar gebruik van het spoor?
30	Waar baseert u de omvang van de reservering van 400 miljoen euro op? Gaat deze reservering ten koste van andere posten, en zo ja, welke?
31	Wat betekent de reservering van 400 miljoen euro in de investeringsruimte voor overige investeringen en hoe verhoudt dit bedrag zich tot de budgetspanning van 475 miljoen euro?
32	Hoe realistisch is de uitvoerbaarheid van de afzonderlijke aanbevelingen door PwC?
33	Hoe moeten tegenvallende gebruiksvergoedingen geduid worden? Hoe kan dat tegenvallen en moeten gebruiksvergoedingen gezien worden als een mogelijkheid om «gaten in de begroting» te dichten?
34	Ten koste van wat zal de risicoreservering van 400 miljoen euro in de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds gaan?
35	Kan een appreciatie gegeven worden van de elf door PwC geselecteerde maatregelen? Zijn er nog andere matregelen in beeld, zo ja welke?

Nr.	Vraag
36	Is het juist dat een aanpassing van de systematiek van gebruiksvergoeding in strijd is met Europese regelgeving, en daarom geen soelaas bieden?
37	Wat is de positie van de pot «herijking spoor» als onderdeel van het Infrastructuurfonds? Klopt het dat geld uit deze pot naar het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voor Eindhoven en Amsterdam gaat? Klopt het dat dat geld «vrij» is, maar dat het inmiddels gelabeld is voor PHS van de NS en dus niet voor de verbetering van regionaal spoor, elektrificatie, dubbelspoor waar nodig et cetera?
38	Hoe kan de deugdelijkheid en veiligheid van de assets gegarandeerd worden als ProRail de terugkoppeling vanuit inspecties en werkzaamheden niet in de database registreert en er geen controle plaatsvindt of geplande werkzaamheden ook zijn uitgevoerd? En is de database die inzicht moet geven in de staat van het onderhoud van het spoor die in september gereed zou moeten zijn, klaar?
39	Vindt er wel structurele evaluatie van spooronderhouds- en spooraanlegprojecten plaats?
40	Kan gereflecteerd worden op de observatie van PwC dat discussies over de relatie tussen prestaties en middelen onvoldoende worden gevoerd tussen uw ministerie en ProRail?
41	Hoe realistisch is de invoering van hoogfrequent rijden gezien het gegeven dat in de reeksen geen rekening wordt gehouden met stijgende vervoersvolumes en het risico dat dit oplevert?
42	Is er geen koppeling tussen de normen van ProRail en de Kritieke Prestatie Indicatoren (KPI's) in de beheerconcessie?
43	Kan gereflecteerd worden op de bevinding dat ProRail het afgelopen decennium meer op het verbeteren van prestaties dan op zo laag mogelijke (lifecycle)kosten is aangestuurd?
44	Bent u voornemens afspraken met ProRail te maken over de indexering? Zo ja, welke zullen dit zijn en op welke termijn worden deze vastgelegd?
45	Hoe kan het dat de levensduur van de Betuweroute niet lijkt te worden gehaald?
46	Is in het bedrag van 475 miljoen ook rekening gehouden met het feit dat er veel uitgestelde vervanging moet worden ingelopen?
47	In hoeveel procent van de gevallen dat er sprake is van een wisselstoring wordt deze veroorzaakt door een wissel die eigenlijk al vervangen had moeten worden?
48	Kunnen de opmerkingen van PwC ten aanzien van de gebruiksvergoeding worden toegelicht? Op welke wijze is er sprake van «weglekken», wat kan hier tegen gedaan worden, wat wordt er met de aanbeveling van PwC inzake het bezien van de rol van de gebruiksvergoeding gedaan en op welke wijze wordt de gebruiksvergoeding in Nederland vastgesteld en hoe is dit in omliggende landen geregeld?
49	Kan uit de aanbeveling om de KPI's door te ontwikkelen worden geconcludeerd dat de beheerconcessie momenteel onvoldoende volstaat?
50	Waar kunnen de in de begroting van het Infrastructuurfonds (Kamerstuk 34 300-A, nr. 2, pag. 136) genoemde «correcties ad 317 miljoen euro uit het onderzoek» in het onderzoek worden teruggevonden?
51	Zijn de kosten van de mogelijke problemen met betonrot bij de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn (HSL) ook meegenomen in het rapport van PwC?

Nr.	Vraag
52	Hoe kunnen de verschillen tussen de 1,1 miljard euro in de subsidieaanvraag 2014, de 841 miljoen euro in de subsidieaanvraag 2015 en de in de begroting en brief genoemde 475 miljoen euro worden verklaard?
53	Heeft u de Kamer eerder geïnformeerd over de omvang van de budgetspanning die ProRail in 2013 en in 2014 aangaf? Ofwel, zijn de bedragen van 1,1 miljard euro en 841 miljoen euro aan de Kamer gecommuniceerd?
54	Is het inzichtelijk hoeveel procent van de assets van ProRail een levensduur heeft die verstreken is en dus eigenlijk vervangen zou moeten worden?
55	Op welke wijze geeft ProRail invulling aan de uitgevoerde maatregelen om de systematiek te verbeteren en de betrouwbaarheid van de reeksen te garanderen?
56	Deelt u de mening van PwC dat discussies over de relatie tussen prestaties en middelen onvoldoende tussen uw ministerie en ProRail worden gevoerd? Zo ja, wat gaat u daaraan doen? Zo nee, waarom niet?
57	Is het juist dat gemaakte fouten bij de invoering van prestatiegerichte onderhoudscontracten (PGO-contracten) tot en met 2017 voor een tegenvaller van 50 miljoen euro hebben gezorgd?
58	Hoe voorkomt u dat verdere vertraging bij werkzaamheden waarbij PGO-contracten gesloten zijn optreedt, zodat het dreigende risico van een tegenvaller van 100 miljoen euro, geen werkelijkheid wordt?
59	Wordt het intensievere spoorgebruik, bovendien met zwaarder materieel, in de toekomst inmiddels verwerkt in de reeksen? Leidt dit inderdaad tot een tegenvaller van 30 miljoen euro, zoals PwC vreest?
60	Hoe wordt omgegaan met het tweede door PwC beschreven risico bij de reeks Bovenbouwvernieuwingen genoemde risico (bandbreedte -340miljoen/+1540miljoen)? Kunt u hier uitgebreid op ingaan?
61	Welke partij draagt de kosten van betonrot, zettingen, vervuiling ballastbed, versnelde degradatie door zand bij de Betuweroute (of de HSL-Zuid)? Is hier sprake van een «verborgen gebrek»? Gedurende hoeveel jaren liggen de kosten van dergelijke risico's bij de opdrachtnemer?
62	Zijn in de genoemde 475 miljoen euro budgetspanning ook de in tabel 3.1 genoemde correcties meegenomen? Hoe relateren de in tabel 3.1 genoemde correcties van 262 miljoen euro zich tot de in de infrastructuurbegroting genoemde 317 miljoen euro?
63	Zijn in de genoemde 475 miljoen euro budgetspanning ook de in tabel 3.2 genoemde risico's meegenomen? Zo nee, waarom niet? Betekent dit dat het tekort nog verder kan oplopen?
64	Hoe rijmt het niet constateren van achterstallig onderhoud met een mogelijk risico van 1,5 miljard euro vanwege «aanwezigheid van areaal met uitgestelde vervangingen»?
65	Wordt er inmiddels een inventarisatie gemaakt van de vervangingen die nodig zijn aan stations (met name overkappingen van grote, oude stations)?
66	Waarom wordt door ProRail niet bijgehouden of uitgestelde onderhoudsplannen alsnog worden ingepland?
67	Hoe heeft de situatie kunnen ontstaan dat op veel tracés dan wel geen achterstallig onderhoud is geconstateerd maar wel sprake is van uitgestelde vervangingen?

Nr.	Vraag
68	In hoeverre heeft PwC ook de maatregel verkend om meer geld ten behoeve van Beheer, Onderhoud en Vervangingen (BOV)-spoor beschikbaar te stellen?
69	Is het juist dat alleen gewicht en aantal kilometers een rol speelt bij de hoogte van de gebruiksvergoeding? Welke factoren zouden moeten worden toegevoegd om onderhoudskosten substantieel te kunnen verminderen?
70	Verwacht u van ProRail dat het alle 22 maatregelen (genoemd op p.126 van het rapport) nader uitwerkt, en daarvan tot in detail de consequenties berekent? Zo ja, waarom? Zo nee, welke kaders heeft u aan ProRail meegegeven voor het uitwerken van mogelijke maatregelen?
71	Klopt het dat ProRail voornemens is sporen af te stoten en op te heffen, of deze te transformeren in een andersoortige verbinding (bijvoorbeeld een lightrailverbinding) zodat de kosten van onderhoud lager zijn? Wat is het verschil, in termen van kosten en onderhoud, wanneer er sprake is van traditioneel spoor of een andersoortig verbinding zoals een lightrailverbinding?
72	Hoe denkt ProRail invloed uit te kunnen oefenen op het materieel waarmee vervoerders rijden en daardoor een besparing te realiseren?
73	Als er wordt gekozen voor het uitzonderen van weinig gebruikte lijnen van de hoofdspoorweginfrastructuur, wie gaat dan betalen voor het onderhoud?
74	Als er wordt gekozen voor het uitzonderen van weinig gebruikte lijnen van de hoofdspoorweginfrastructuur, wie houdt er toezicht op de veiligheid van deze spoorlijnen?
75	Is het denkbaar dat de zogenaamde weinig gebruikte lijnen uitgezonderd worden van de hoofdspoorweginfrastructuur?
76	Kunt u zich voorstellen dat men zich in bijvoorbeeld Friesland rot is geschrokken van de suggestie dat mogelijk de spoorlijnen Leeuwarden-Harlingen Haven en Leeuwarden-Stavoren uitgezonderd zullen worden van de hoofdspoorweginfrastructuur?
77	Op welke wijze gaat u meer grip krijgen op de budgetten van ProRail?